

Distr.: Limited  
11 September 2006  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي  
الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)  
الدورة الثامنة عشرة  
فيينا، ٦-١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦

## قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]

حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها: وثيقة مُقدّمة من حكومة اليابان للعلم  
مذكّرة من الأمانة\*

في إطار التحضير للدورة الثامنة عشرة للفريق العامل الثالث (المعني بالنقل)، قدّمت حكومة اليابان إلى الأمانة الوثيقة الواردة في مرفق هذه المذكرة بشأن حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها في مشروع الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع [كلّياً أو جزئياً] [بحراً]. وأفادت حكومة اليابان بأن القصد من هذه الوثيقة هو تيسير نظر الفريق العامل في موضوعي حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها، وذلك بتجميع آراء مختلف الوفود وتعليقاتها في وثيقة واحدة لكي يناقشها الفريق العامل.

والوثيقة الواردة في المرفق مستنسخة في الشكل الذي تلقتها به الأمانة.

\* يُعزى التأخّر في تقديم هذه الوثيقة إلى تاريخ إبلاغ محتوياتها إلى الأمانة.



## المرفق

## حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها: وثيقة مُقدّمة من حكومة اليابان للعلم

### أولاً - مقدّمة

١ - تبادل الفريق العامل، في دورته التاسعة (نيسان/أبريل ٢٠٠٢، انظر الفقرات ٥٨ إلى ٦٠ من الوثيقة A/CN.9/510)، آراء أولية بشأن مسألتَي حقوق رفع الدعاوى ووقت رفعها، ثم ناقش هاتين المسألتين بالتفصيل في دورته الحادية عشرة (آذار/مارس - نيسان/أبريل ٢٠٠٣، انظر الفقرات ١٤٩ إلى ١٨٢ من الوثيقة A/CN.9/526). واستناداً إلى هذه المناقشات، أُجري للنص الأصلي لمشروع الاتفاقية الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21 تنقيح في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.32، ثم أدخلت تغييرات إضافية طفيفة على النص في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56. ونوقش هذان الموضوعان في حلقة دراسية غير رسمية عقدت في لندن ونُظمت باسم حكومة إيطاليا ("حلقة لندن الدراسية") في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٦ ودعي إليها جميع الوفود والمراقبين في الفريق العامل. وعقب الدورة السابعة عشرة للفريق العامل (نيسان/أبريل ٢٠٠٦)، وزّع الوفد الياباني استبياناً على الوفود والمراقبين الحاضرين في الفريق العامل. وردّت على الاستبيان وفود إيطاليا والدانمرك والسويد وسويسرا والصين وكندا والنرويج والولايات المتحدة. وتيسيراً لعمل الفريق العامل، تلخّص هذه الوثيقة المناقشات التي جرت في الدورات السابقة للفريق العامل وتعرض الآراء الأولية التي جرى تبادلها في الحلقة الدراسية غير الرسمية والتي أبدت في الردود على الاستبيان غير الرسمي.

### ثانياً - حقوق رفع الدعاوى

#### ألف - المسائل العامة في هذا الفصل

##### ١ - مدى ضرورة الفصل المتعلق بحقوق رفع الدعاوى

٢ - في الدورات السابقة للفريق العامل، اقترحت بعض الوفود حذف مشروع المادة ٦٧ (انظر الحاشية ٢٣٧ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56، والفقرتين ١٥٢ و١٥٧ من الوثيقة A/CN.9/526). وتضمّن الاستبيان غير الرسمي سؤالاً عمّا إذا كان ينبغي أن يتضمن مشروع الاتفاقية فصلاً يتعلق بحقوق رفع الدعاوى. واقترحت جميع الوفود التي ردّت بالنفي حذف الفصل بأكمله. ولكنّ أحد الوفود اقترح، بالإضافة إلى حذف الفصل، إدماج عدة من

المبادئ المنصوص عليها في مشروع المادة ٦٧ (الخيار ألف) في الأحكام الواردة في الفصل ٦ (مسؤولية الناقل).

## ٢- العلاقة مع اتفاقيات أخرى

٣- لوحظ في حلقة لندن الدراسية أن الأحكام المتعلقة بحقوق رفع الدعاوى قد تتضارب مع حقوق رفع الدعاوى المنصوص عليها في اتفاقيات أخرى لقانون النقل عندما يكون عقد النقل متعدد الوسائط. فعلى سبيل المثال، قد تمنح اتفاقيات أخرى من اتفاقيات قانون النقل حقوقاً في رفع الدعاوى لعدد من الأشخاص أقل من العدد المنصوص عليه في مشروع المادة ٦٧. وسأل الاستبيان غير الرسمي عمّا إذا كان ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يُنسّق مع اتفاقيات النقل الأخرى في مسائل حقوق رفع الدعاوى. وتباينت الردود على الاستبيان غير الرسمي فيما يتعلق بهذه النقطة. فالعديد من الوفود التي ردّت على الاستبيان لم ترَ ضرورة للتنسيق مع اتفاقيات النقل الأخرى، ولاحظ أحدها أن مشروع المادة ٢٧ يتيح أصلاً الحل المطلوب. وكانت بعض الوفود أكثر حذراً فيما يتعلق باحتمال التضارب مع اتفاقيات أخرى فطلبت التنسيق وإن لم تقترح أي حل محدد لكيفية معالجة هذه المسألة.

## باء- مشروع المادة ٦٧

٤- ينص مشروع المادة ٦٧ الوارد في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

### المادة ٦٧- الأطراف

#### الخيار ألف

- ١- دون مساس بالمادتين ٦٨ و ٦٨ (ب)، لا يجوز التمسك تجاه الناقل أو الطرف المنفذ<sup>(١)</sup> بأي حقوق بمقتضى عقد النقل إلا من جانب الأطراف التالية:
- (أ) الشاحن،<sup>(٢)</sup> طالما كان قد تكبّد خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(١) لعلّه من المستحسن الاستعاضة عن التعبير "الطرف المنفذ" في الخيار ألف بالتعبير "الطرف المنفذ البحري".

(٢) تنص المادة ٣٤ على أن يتمتع "الشاحن الحائز لمستند النقل" بحقوق الشاحن بمقتضى الفصل ١٤. ويجوز التساؤل عمّا إذا كان ينبغي أن يتمتع "الشاحن الحائز لمستند النقل" بحقوق رفع الدعاوى.

(ب) المرسل إليه، طالما كان قد تكبدّ خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل؛ أو

(ج) أي شخص أحال إليه الشاحن أو المرسل إليه حقوقه، أو اكتسب حقوقاً بمقتضى عقد النقل عن طريق الحلول بمقتضى القانون الوطني المنطبق، كالمؤمن مثلاً، طالما كان ذلك الشخص الذي اكتسب حقوقاً بالإحالة أو بالحلول قد تكبدّ خسارة أو ضرراً من جراء الإخلال بعقد النقل.

٢- في حال حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعاوى عن طريق الإحالة أو الحلول بمقتضى الفقرة الفرعية ١ (ج)، يحق للناقل والطرف المنفذ التمتع بكل ما هو متاح لهما تجاه ذلك الطرف الثالث من دفوع وحدود مسؤولية بمقتضى عقد النقل وبمقتضى هذه الاتفاقية.

#### الخيار بـ

يجوز لأي شخص له مصلحة مشروعة في الوفاء بأي التزام ينشأ بمقتضى عقد نقل أو يتصل به أن يتمسك بأي حق ينشأ بمقتضى ذلك العقد أو يتصل به عندما يتكبد ذلك الشخص خسارة أو ضرراً.

### ١- نطاق مشروع المادة

٥- لا يشمل الخيار ألف سوى الدعاوى المرفوعة ضد الناقل أو الطرف المنفذ (البحري).<sup>(3)</sup> أما الخيار بـ فيتسع نطاقه ليشمل الدعاوى المرفوعة ضد متعهدي الشحن. وتضمن الاستبيان غير الرسمي سؤالاً عن النطاق الذي ينبغي أن تتخذه المادة. وكانت الردود على هذا السؤال منقسمة. فقد رأت الأغلبية أنه ينبغي أن تكون الدعاوى المرفوعة ضد الشاحن مشمولة بنطاق هذه المادة. ولاحظ أحد المندوبين أن السماح للناقل فقط برفع دعوى ضد الشاحن بمقتضى الأحكام المتعلقة بالتزامات الشاحن قد يكون فكرة جيدة. واعترضت الأقلية على توسيع النطاق بهذا الشكل. ورأى أحد الوفود أن المستحسن قصر نطاق مشروع المادة ٦٧ على المطالبات التي تنشأ في إطار مشروع المادتين ١٧ و ٢٠ فقط.

(3) انظر الحاشية ١ أعلاه.

## ٢- شرط "الخسارة أو الضرر"

٦- يشترط كلا الخيارين أن يكون المطالب قد تكبّد "خسارة أو ضرراً". ولكن أشير في الدورات السابقة إلى أن هذا الشرط قد يكون إشكالياً. فهذا الشرط لا يناسب، مثلاً، المطالبات التي يرفعها المرسل إليه الذي يطالب بتسليمه بضائع موجودة في حوزة الناقل (انظر الفقرة ١٥٣ من الوثيقة A/CN.9/526).

٧- وفي الحلقة الدراسية غير الرسمية التي عقدت في لندن، أثّرت مسألة جوهرية فيما يتعلق بشرط "الخسارة أو الضرر". فقد انتُقد مشروع المادة ٦٧ إذ رُئي أنه يخلط بين القانون الموضوعي (ماذا ينبغي أن يثبت المطالب في النزاع في نهاية المطاف؟) والقانون الإجرائي (ماذا يقتضي الأمر ليحق للمدعي إقامة الدعوى؟). ورُئي أنه رغم ضرورة إثبات المطالب وقوع "الخسارة أو الضرر" لكي يفوز بالدعوى، فإن القانون الإجرائي لا يقتضي مثل هذا الإثبات في المرحلة الأولية من أجل إقامة الدعوى والسير فيها.

٨- وتضمّن الاستبيان غير الرسمي سؤالاً عمّماً إذا كان شرط "الخسارة أو الضرر" مناسباً. وقيل في بعض الردود إنه مناسب. واعتبر وفد واحد أن المطالبة بالتسليم أو إنفاذ حق السيطرة مسألتان معالجتان معالجة شاملة في فصول أخرى، وبما أن مشروع المادة ٦٧ لا يغطي سوى إقامة دعاوى المطالبة بالتعويض، فإن شرط "الضرر أو الخسارة" المنصوص عليه في مشروع المادة ٦٧ لا يثير أي مشاكل. ورأى وفد آخر من الوفود التي ردّت على الاستبيان أنه يمكن تفادي المشكلة بقصر نطاق مشروع المادة ٦٧ على المطالبات بمقتضى مشروعَي المادتين ١٧ و ٢٠. ورأى وفد ثانٍ من هذه الوفود أن هذا الشرط قد يكون غير ضروري لأن الطرف لن يرغب في المقاضاة إذا لم يتكبّد أي خسارة أو ضرر.

## ٣- اختيار أحد الخيارين

٩- أما فيما يتعلق باختيار أحد الخيارين، فقد فضّلت معظم الردود الخيار باء، الذي يقدّم نمحاً أكثر شمولاً. واقترح أحد الوفود إضافة فقرة إلى الخيار باء يكون نصها كما يلي: "يجوز لأي شخص له مصلحة مشروعة في الوفاء بأي التزام ينشأ بمقتضى عقد نقل أو يتصل به أن يتمسك بأي حق ينشأ بمقتضى ذلك العقد أو يتصل به عندما يتكبّد ذلك الشخص خسارة أو ضرراً".

١٠- وقال وفد آخر من الوفود المُنجية إنه يفضل صيغة مختصرة من الخيار ألف، يقتصر نطاقها على المطالبات المشمولة بمشروعَي المادتين ١٧ و ٢٠.

#### ٤ - الفقرة الثانية من الخيار ألف

١١ - يتضمن الخيار ألف فقرة ثانية تنص على الدفع والحدود فيما يتعلق بمسؤولية الناقل والطرف المنفذ (البحري)<sup>(4)</sup> في حال حدوث أي إحالة للحقوق في رفع الدعاوى أو حيازة للحقوق في رفع الدعاوى عن طريق الحلول. ولم تجرَ في الدورات السابقة للفريق العامل ولا في الحلقة الدراسية في لندن أي مناقشة موضوعية حول هذه الفقرة.

١٢ - وطلب الاستبيان غير الرسمي تقديم تعليقات على هذه الفقرة وسأل عما إذا كانت الفقرة ذاتها ضرورية أيضا في الخيار باء. واقترحت بعض الردود حذف هذه الفقرة، ورأى أحدها أنه ينبغي تناول هذه المسألة في الفصل ١٢ (إحالة الحقوق). وكان لبعض الوفود رأي مخالف، وهو أن الفقرة ذاتها ينبغي أن تُدرج إذا ما وقع الاختيار على الخيار باء.

#### جيم - مشروع المادة ٦٨

١٣ - ينص مشروع المادة ٦٨ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

المادة ٦٨ - عند إصدار مستند نقل قابل للتداول  
أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول:

(أ) يحق للحائز أن يتمسك بحقوقه بمقتضى عقد النقل تجاه الناقل أو الطرف المنفذ، بصرف النظر عما إذا كان قد تكبّد هو نفسه خسارة أو ضررا؛

(ب) وعندما لا يكون المطالب هو الحائز، يجب عليه إلى جانب إثبات تكبّده خسارة أو ضررا نتيجة الإخلال بعقد النقل، أن يثبت أن الحائز لم يتكبّد الخسارة أو الضرر محل المطالبة.

١٤ - يسمح مشروع الفقرة (أ) للحائز أن يتمسك بحقوقه تجاه الناقل سواء تكبّد الحائز خسارة أو ضررا أو لم يتكبّد. وجاء في الملاحظة الإيضاحية للمشروع الأصلي ما يلي: "يبدو أن المطالبين في إطار سند شحن لا يقتصرون في كثير من النظم القانونية على المطالبة

(4) انظر الحاشية ١ أعلاه.

بالتعويض عن خسائريهم الشخصية. ولا تنص هذه المادة على أن ذلك الحائز هو وحده الذي له الحق في رفع دعوى." (انظر الفقرة ٢٠٤ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.21). وفي إحدى الدورات السابقة للفريق العامل، سُلّمَ عموماً بأن هذا المبدأ معترف به بصفة عامة في العديد من الولايات القضائية (انظر الفقرة ١٦٠ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٥ - ويتضمّن مشروع الفقرة (ب) عنصرين مختلفين هما: (١) يمكن للمطالب، غير الحائز المشار إليه في إطار مشروع المادة ٦٧، أن يقدم مطالبة ضد الناقل حتى في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، و(٢) في هذه الحالة، على المطالب، إلى جانب إثبات تكبّده خسارة أو ضرراً، أن يثبت أن الحائز لم يتكبّد الخسارة أو الضرر. ويحتّم أن يكون هذا الحكم أكثر إثارة للجدل من مشروع الفقرة (أ). واتفق الفريق العامل في دورته الحادية عشرة على أن هذه المسألة ربما تحتاج لمزيد من النقاش في مرحلة لاحقة (انظر الفقرة ١٦٢ من الوثيقة A/CN.9/526).

١٦ - والسؤال الأول الموجه في الاستبيان غير الرسمي هو ما إذا كان ضرورياً أو مستصوباً أن يتناول مشروع الاتفاقية مشاكل من قبيل المشاكل المعالجة في المشروع الحالي للمادة ٦٨ (أ) و(ب). وجاءت كل الإجابات بالنفي. ورأى أحد المندوبين أن مشروع المادة ٦٨ (أ) يتعارض مع قانون الإجراءات المدنية في بلده وأنه إذا حُذف مشروع المادة ٦٨ (أ) أصبح مشروع المادة ٦٨ (ب) غير ضروري.

١٧ - ودعا الاستبيان غير الرسمي كذلك إلى تقديم أي اقتراحات بشأن كلتا الفقرتين. وبما أن معظم الوفود التي ردت على الاستبيان أيدت حذف مشروع المادة ٦٨، فلم تُقدّم سوى اقتراحات صياغية قليلة بخصوص النص الحالي. ولاحظ أحد الوفود أن الناقل مُعرّض لخطر السداد مرتين في مشروع المادة ٦٨ (أ) عندما يُقدّم شخص غير الحائز الذي تكبّد الخسارة النهائية (كمالك البضاعة التي أصيبت بالتلف مثلاً) مطالبة ضد الناقل بعد أن يكون الناقل قد عوّض الحائز عن الخسارة التي تكبّدها.<sup>(5)</sup> واقترح أحد الوفود أن يُعامل "الحائز" كمجرد مرسل إليه بحسب المعنى الوارد في مشروع المادة ٦٧ (١) (ب).

(5) يتضمّن المشروع الأصلي جملة ثانية المهدف منها معالجة هذه الحالة، وفيما يلي نصها: "وإذا لم يكن ذلك الحائز قد تكبّد الخسارة أو الضرر بنفسه، فيعتبر متصرفاً بالنيابة عن الطرف الذي تكبّد تلك الخسارة أو ذلك الضرر". وقد انتقد نص المشروع الأصلي وحُذف خلال الدورة الحادية عشرة (انظر الفقرة ١٦١ من الوثيقة A/CN.9/526).

## ثالثاً- وقت رفع الدعاوى

### ألف- المسائل العامة في هذا الفصل

١٨- لم يحدث في أي دورة من الدورات السابقة للفريق العامل أن شكك أحدهم في ضرورة الفصل المتعلق بوقت رفع الدعاوى، وإن يكن من المحتمل أن تُحذف بعض أحكامه. وكانت كل الردود على الاستبيان غير الرسمي متفقة بالإجماع في هذا الصدد.

### باء- مشروع المادة ٦٩

١٩- ينص مشروع المادة ٦٩ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

#### المادة ٦٩- التقادم المُسقط للدعاوى

##### الخيار ألف

يُبرأ الناقل<sup>(٦)</sup> من كل مسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة]. ويبرأ الشاحن<sup>(٧)</sup> من كل مسؤولية بمقتضى الفصل ٨ من هذه الاتفاقية إذا لم تُستهل إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].

##### الخيار باء

تسقط [تبطل بالتقادم] جميع [الحقوق] [الدعاوى] بمقتضى هذه الاتفاقية إذا لم تبدأ إجراءات قضائية أو تحكيمية في غضون سنة [واحدة].

٢٠- تم في الدورات السابقة تناول عدة مسائل مختلفة فيما يتعلق بمشروع المادة ٦٩.

(٦) يمكن إضافة الإشارة إلى "الطرف المنفذ البحري" إلى الجملة الأولى من الخيار ألف رغم أن المادة ٢٠ (١) قد تعني عن هذه الإشارة.

(٧) يمكن إضافة الإشارة إلى "الشخص المشار إليه في المادة ٣٤" إلى الجملة الثانية من الخيار ألف رغم أن مشروع المادة ٣٤ قد يُعني عن هذه الإشارة. ولكن مشروع المادة ٣٤ الحالي لا يُشير إلى الحصانات بموجب الفصل ١٥ وينبغي بالتالي إضافة هذه الإشارة فيه.



## ١ - ما هي المطالبة التي ينبغي أن تخضع لفترة التقادم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية؟

٢١ - يجعل كلا الخيارين ألف وباء مهلة رفع الدعاوى محدودة ليس فحسب فيما يتعلق بالمطالبات تجاه الناقل أو الطرف المنفذ البحري، بل وكذلك فيما يتعلق بالمطالبات تجاه متعهد الشحن.<sup>(٨)</sup> وقد ناقش الفريق العامل بإسهاب في دورته الحادية عشرة ما إذا كان هذا النهج مناسباً (انظر الفقرة ١٦٦ من الوثيقة A/CN.9/526). ولعلّ الفريق العامل يود أيضاً أن ينظر في ما إذا كان ينبغي الاحتفاظ بهذا النهج بينما لا يغطي مشروع المادة ٦٧ سوى المطالبات تجاه الناقل أو الطرف المنفذ البحري (انظر الفقرة ١٥٤ من الوثيقة A/CN.9/526). وتجدر الإشارة كذلك إلى أن الفريق العامل قرّر في دورته الرابعة عشرة أن تنظّم الاتفاقية الولاية القضائية (الاختصاص) والتحكيم فيما يتعلق بالمطالبات تجاه الناقل أو الطرف المنفذ البحري فقط (انظر الفقرتين ١١٦ و ١١٧ من الوثيقة).

٢٢ - ثانياً، يجوز أن تنشأ مطالبات من عقد النقل لا تكون مستندة إلى أحكام مشروع الاتفاقية، كمطالبة الناقل الشاحن بأجرة النقل، على سبيل المثال. وعلاوة على ذلك، هناك عدة التزامات بمقتضى مشروع الاتفاقية لا يوجد نص بشأن آثارها، وهي متروكة بالتالي للقانون الوطني الواجب التطبيق. فهل ينبغي أن تخضع هذه المطالبات لفترة التقادم؟

٢٣ - وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، أيدت معظم الوفود الاقتراح الداعي إلى أن تكون المطالبات تجاه الشاحن مشمولة بالاتفاقية، في حين رأى وفد واحد عكس ذلك. وأشار أحد الوفود إلى أنه قد يكون من المستصوب أن يغطي مشروع المادة ٦٩ المطالبات تجاه الشاحنين إلخ، ولكن ينبغي اختيار فترة التقادم بعناية فيما يتعلق بهذه المطالبات. وأشار إلى أنه في حال هلاك السفينة بالكامل نتيجة إهمال صادر عن الشاحن، فمن المرجح أن يستغرق التحقيق من أجل الوقوف على السبب الحقيقي للحادث وقتاً طويلاً.

٢٤ - ولم تقدّم معظم الوفود المجيبة رداً واضحاً عمّا إذا كان ينبغي تغطية المطالبات بمقتضى مشروع الاتفاقية فقط. وردّ أحد الوفود بصريح العبارة بأنه لا ينبغي تغطية

(٨) زيادة في الدقة، يبدو أنّ ثمة اختلافاً طفيفاً في التغطية بين الخيار ألف والخيار باء فيما يتعلق بالدعاوى المرفوعة على متعهد الشحن. فمطالبة الطرف المسيطر بالسداد بمقتضى مشروع المادة ٥٧ (٢)، على سبيل المثال، لا تخضع لمشروع المادة ٦٩ في الخيار ألف، في حين أنّها تخضع له في الخيار باء. ولعلّ الفريق العامل ينظر في ما إذا كان ينبغي فرض مهلة زمنية محدّدة بخصوص تلك المطالبات كذلك.

المطالبات بمقتضى القانون الوطني الواجب التطبيق. واقترح وفد آخر بأن ينطبق التقادم على جميع الحقوق والدعاوى الناشئة عن عقد النقل.

٢٥- واقترح أحد الوفود المجدية أن يغطي مشروع المادة ٦٩ كذلك الدعاوى المرفوعة ضد السفينة، أسوة بقواعد لاهاي-فيسي. وأشار كذلك إلى أنه قد يكون من الضروري إدخال تغيير مقابل فيما يتصل بالشاحن لكي يغطي مشروع المادة أيضا المطالبات تجاه متعهد الشحن.

## ٢- اختيار أحد الخيارين وإحدى الصيغ

٢٦- ثمة عدة صيغ ممكنة فيما يتعلق بفترة التقادم المُسقط للمطالبات. فالمادة ٣ (٦) من قواعد لاهاي-فيسي تستخدم عبارة "يبرأ الناقل من كل مسؤولية"، في حين أن المادة ٢٠ (١) من قواعد هامبورغ تقول "تسقط بالتقادم أي دعوى". ورغم أن المسألة هي إلى حد ما مسألة صياغية، فقد أوضح أن هناك عدة مسائل موضوعية متصلة باختيار أحد الخيارين والصيغة.

٢٧- وتشمل هذه المسائل الموضوعية المتعلقة بصيغة النص على ما يلي:

(أ) طبيعة التقادم. أُكِّد في دورة سابقة للفريق العامل على أهمية التمييز بين "فترة التقادم" و"سقوط الحق". وذكر أن الاختلاف بينهما يمكن أن يؤثر في انطباق تعليق فترة التقادم أو في اختيار القانون الواجب التطبيق (انظر الفقرة ١٦٧ من الوثيقة A/CN.9/526).

(ب) إتاحة المطالبة بالمقاصة. إذا كان مشروع الاتفاقية ينص على أن "الدعاوى تسقط بالتقادم"، فقد يكون من غير الواضح ما إذا كان الطرف يستطيع عند سقوط المطالبة بالتقادم أن يستخدمها بواسطة المقاصة دون أن يرفع أي دعوى. وفي واقع الأمر، تشمل اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية، التي تستخدم عبارة "السقوط بالتقادم"، حكماً إضافياً يوضح النتيجة كما يلي: "حق التقاضي الذي سقط بالتقادم لا تجوز ممارسته بواسطة مطالبة مقابلة أو مقاصة".<sup>(٩)</sup> وفي المقابل، إذا اعتمد الفريق العامل عبارات على غرار "يبرأ الناقل من كل مسؤولية" أو "تسقط الحقوق"، فالأرجح ألا يكون من الضروري عندئذ تناول مسألة إمكانية المقاصة. (من الواضح أن المطالبة التي سقطت لا يمكن استخدامها ولو بواسطة المقاصة).

(٩) اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية، المادة ٢٤ (٥). وتشتمل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، ١٩٥٦ بصيغتها المعدلة بروتوكول عام ١٩٧٨، على حكم مماثل (المادة ٣٢ (٥)).

٢٨- وتضمّن الاستبيان سؤالاً عن أي النهجين هو المستصوب، أهو "فترة التقادم" أم "سقوط الحق"، وكذلك عن أي الخيارين هو المستصوب وأي صيغة هي المستصوبة. وأعربت معظم الردود عن استصوابها لنهج "فترة التقادم". واقترح أحد الردود التوضيح التالي لتفادي أي غموض فيما يتعلق بنتائج التقادم: "عند التقادم، يفقد المطالب حقوقه في استيفاء المطالبة". وفضّل أحد الردود نهج "فترة التقادم" لأنه رأى أن المطالبة التي تسقط بالتقادم يمكن استخدامها بواسطة المقاصة. وفي المقابل، أعرب أحد الوفود المقيمة عن استصوابه نهج "سقوط الحق" لجعل التقادم مطلقاً، مشيراً إلى أنه وفقاً للقانون الساري في بلده، يمكن تمديد فترة التقادم بسهولة بمجرد مطالبة الطرف بالتعويض. ولاحظ أحد الوفود أن "فترة التقادم" ليست مصطلحاً متداولاً في لغة الولايات القضائية التي تطبق القانون المدني.

٢٩- أمّا فيما يتعلق باختيار أحد الخيارين، فقد انقسمت الردود على الاستبيان بالتساوي. إذ فضّلت بعض الوفود الخيار بـاء واختارت التعبير "تسقط الدعاوى بالتقادم". ويمكن التشكيك، في حال اعتماد هذه الصيغة، فيما إذا كانت المطالبة التي سقطت بالتقادم متاحة بواسطة المقاصة (انظر أعلاه). وأيدت وفود أخرى الخيار ألف. ولاحظ أحد الوفود المقيمة أن التعبير المستخدم في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيسبي (الخيار ألف) لم يُثر أي مشاكل كما يبدو.

### ٣- تعليق المهلة الزمنية

٣٠- قد يكون من الضروري النظر في ما إذا كان ينبغي تناول مسألة "تعليق المهلة الزمنية" في مشروع الاتفاقية وكيف ينبغي تناولها فيه. وهل ينبغي لمشروع الاتفاقية أن ينص على قواعد خاصة به فيما يتعلق بهذه المسألة، أم أنه ينبغي ترك هذه المسألة للقانون الوطني؟ وفي الحالة الأخيرة، ما هو القانون الذي ينبغي أن يحكم هذه المشكلة؟ فعلى سبيل المثال، توضح المادة ٢٤ (٣) من اتفاقية عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية أن قانون الدولة المنطبق على عقد النقل هو الذي يحكم تعليق فترة التقادم وقطعها (انظر أيضاً المادة ٣٢ (٢) و(٣) من الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع).

٣١- وتضمّن الاستبيان غير الرسمي سؤالاً عن الطريقة التي ينبغي أن يعالج بها مشروع الاتفاقية مسألة التعليق. وردّت معظم الوفود المقيمة قائلة إن مسألة تعليق المهلة الزمنية ينبغي تركها للقانون الوطني، بينما رأى أحد الوفود أنه ينبغي أن ينظّم مشروع الاتفاقية هذه المسألة. ولكن بعض الوفود المقيمة رأت من المستصوب لمشروع الاتفاقية أن يوضّح على

الأقل ما هو القانون المنطبق على هذه المسألة، وأقترح أن يكون القانون الذي يحكم عقد النقل هو القانون المنطبق. وتحفظت بعض الوفود التي ردت على الاستبيان على موقفها.

#### ٤ - المهلة الزمنية المناسبة

٣٢ - وأخيراً، هناك مسألة المهلة الزمنية المناسبة. فالمادة ٣ (٦) من قواعد لاهاي-فيسي تنص على سنة واحدة، بينما تنص المادة ٢٠ (١) من قواعد هامبورغ على سنتين. وفي الردود على الاستبيان غير الرسمي، أجابت معظم الوفود بأن سنة واحدة تكفي. وفضل أحد الوفود سنتين، ولكنه أبدى استعداده للمسايرة إذا فضل الفريق العامل خلاف ذلك. واقترح وفد آخر أن يولى اعتبار خاص للمطالبة الموجهة ضد الناقل، بحسب نوع هذه المطالبة.

#### جيم - مشروع المادة ٧٠

٣٣ - ينص مشروع المادة ٧٠ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

##### المادة ٧٠ - بدء سريان فترة التقادم

تبدأ الفترة المشار إليها في المادة ٦٩ في اليوم الذي يُتم فيه الناقل تسليم البضاعة المعنية عملاً بالمادة ١١ (٤) أو ١١ (٥) أو، في حال عدم تسليم البضاعة، في [آخر] يوم كان يجب تسليم البضاعة فيه. ولا يحتسب اليوم الذي تبدأ فيه الفترة ضمن هذه الفترة.

#### ١ - المطالبة تجاه الناقل

٣٤ - ينص مشروع المادة ٧٠ على يوم بدء سريان فترة التقادم. وقد جرت مناقشة طويلة في دورة سابقة للفريق العامل حول ما إذا كان ينبغي أن يكون تاريخ بدء السريان هو تاريخ التسليم الفعلي (انظر الفقرة ١٧٠ من الوثيقة A/CN.9/526). ومن الممكن تأييد "نهج التسليم الفعلي"، وإلا فسيبدأ سريان الفترة الزمنية قبل أن يتسنى للمرسل إليه التحقق من حالة البضائع في حالة تأخرها. ولكن أبدت مخاوف من هذا النهج. فقد أشير إلى أن التسليم الفعلي يمكن أن يتأخر بتصرف انفرادي صادر عن المرسل إليه أو بإجراء من طرف سلطة الجمارك المحلية. وعلاوة على ذلك، لا يمكن الاستناد إلى "نهج التسليم الفعلي" في حالة هلاك جميع البضائع. ويتضمن مشروع الاتفاقية الحالي الجزء الثاني من الجملة الأولى التي تتناول هذه الحالة.

٣٥- وإذا كان الفريق العامل يرفض "نهج التسليم الفعلي"، فيمكن أن يكون أحد البدائل أن تبدأ الفترة الزمنية دائما من "وقت التسليم المحدد في المادة ١١ (٤) أو المادة ١١ (٥)". وإذا اعتمد هذا النهج، أصبح الجزء الثاني من الجملة الأولى غير ضروري.<sup>(10)</sup> ولكن قد يُخشى من ألا يوفر هذا النهج حلا مناسباً في حالات التأخير.

٣٦- وتُعرّف قواعد لاهاي-فيستي تاريخ البدء في المادة ٣ (٦) على أنه تاريخ "تسليم (البضائع) أو التاريخ الذي كان ينبغي أن تُسلم (البضائع) فيه"، بينما تعرّف المادة ٢٠ (٢) من قواعد هامبورغ على أنه "اليوم الذي سلّم فيه الناقل البضائع أو جزءاً منها أو، في حالة عدم تسليم البضائع، آخر يوم كان ينبغي أن تُسلم البضائع فيه". ويبدو أن الخيارين هما مزيج من نهجي "التسليم الفعلي" و"التسليم التعاقدي".

٣٧- وفي الرد على الاستبيان غير الرسمي فيما يتعلق بالتاريخ المناسب لبدء مهلة المطالبة ضد الناقل، أحابت غالبية الوفود بأنها تفضّل تاريخ التسليم الفعلي. ورأى أحد الوفود المحيبة أنه لتجنّب نشوب نزاعات لا داعي لها، ينبغي أن تبدأ هذه الفترات عندما تصل البضائع إلى مكان التسليم ويُرسل الإشعار إلى المرسل إليه بأن البضائع جاهزة للتسليم. وفضّل وفد آخر "وقت التسليم المحدد في المادة ١١ (٤) أو ١١ (٥)". وعلاوة على ذلك، فضّل أحد الوفود النهج التعاقدي كنقطة انطلاق، واقترح في الوقت ذاته أن تكون العبرة بيوم التسليم الفعلي إذا كان أبعد الأجلين. وآيد أحد الوفود ببساطة صيغة مشروع النص الحالي. ولكن أشير إلى أنّ الصيغة الحالية، "يتم فيه الناقل تسليم البضاعة المعنية عملاً بالمادة ١١ (٤) أو ١١ (٥)"، هي صيغة تثير مشاكل في حال تسليم البضائع مثلاً قبل اليوم المتفق عليه في عقد النقل.

٣٨- وكادت جميع الوفود التي ردت على الاستبيان غير الرسمي أن تكون متفقة على أنه في حال الأخذ بنهج التسليم الفعلي ينبغي استكمال بقاعدة خاصة لحالة هلاك البضائع بالكامل. وفي هذه الحالة، اقترح أن يكون التاريخ الذي يُفترض أن تُسلم فيه البضائع هو تاريخ بدء الفترة. واقترح أحد الوفود أيضاً أن تنطبق هذه المسألة كذلك عندما لا يستلم المرسل إليه البضاعة.

(10) يُستغنَ تماماً عن "التسليم الفعلي" ولا حتى في هذا النهج مراعاة للحالات التي لا يوجد فيها اتفاق تعاقدي ولا أعراف أو تقاليد معمول بها فيما يتعلق بوقت التسليم.

## ٢- المطالبة تجاه الطرف المنفذ البحري

٣٩- جرى التأكيد في حلقة لندن الدراسية على ضرورة توضيح مفهوم "التسليم" فيما يتصل بإمكانية تقديم مطالبة تجاه الطرف المنفذ البحري. واقتُرح أن يبدأ سريان فترة التقادم فيما يتعلق بالمطالبة تجاه الطرف المنفذ البحري من تاريخ تسليم الطرف المنفذ البحري البضائع للناقلين التاليين وليس من تاريخ التسليم النهائي إلى المرسل إليه.

٤٠- ومع أخذ هذا الاقتراح بعين الاعتبار، سأل الاستبيان غير الرسمي عمّا إذا كان ينبغي أن يختلف تاريخ بدء فترة المطالبة تجاه الطرف المنفذ البحري عن تاريخ بدء فترة رفع الدعوى ضد الناقل. واتفقت جميع الردود على أن تاريخ البدء ينبغي أن يكون مماثلاً لتاريخ البدء المتعلق بالناقل المتعاقد. وأوضح أنه في حالة النقل المتعدد الوسائط، قد لا يُكتشف التلف الذي يكون قد أصاب البضائع إلا عندما تصل إلى وجهتها النهائية وأن فترات التقادم ينبغي أن تبدأ في ذلك الحين، حتى فيما يتعلق بالمطالبة تجاه الطرف المنفذ البحري.

## ٣- المطالبة تجاه متعهد الشحن

٤١- خلال دورة سابقة للفريق العامل، أثّرت شكوك حول ما إذا كان وقت التسليم هاما لفترة التقادم في المطالبات ضد الشاحن أو ضد متعهد شحن آخر (انظر الفقرة ١٧٣ من الوثيقة A/CN.9/526). ولكن لم يُقترح أي بديل محدد لتاريخ البدء في المطالبات ضد أي شخص غير الناقل. وسأل الاستبيان غير الرسمي عمّا إذا كان من المناسب أن يكون تاريخ بدء فترة المطالبات ضد الشاحن مثل تاريخ بدئها ضد الناقل. وردّت الأغلبية بأن تاريخ البدء ينبغي أن يكون واحداً في الحالتين. وأعرب أحد الوفود عن رأي مخالف مفاده أن فترة التقادم في المطالبات تجاه الشاحن ينبغي أن تبدأ من تاريخ حدوث الهلاك أو التلف.

## ٤- مسائل أخرى

٤٢- أعربت بعض الوفود التي ردّت على الاستبيان غير الرسمي عن قلقها إزاء الكلمة الواردة بين معقوفتين في الجملة الأولى من مشروع المادة ٧٠. واقترح أحد الوفود حذف الكلمة "آخر"، وإدراج النص التالي ليُشكل الجزء الأخير من الجملة الأولى: "في اليوم الذي كان ينبغي الانتهاء فيه من تسليم البضاعة".

## دال- مشروع المادة ٧١

٤٣- ينص مشروع المادة ٧١ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

## المادة ٧١- تمديد فترة التقادم

يجوز للشخص الذي تقام عليه مطالبة في أي وقت أثناء سريان الفترة أن يمدّد تلك الفترة بإعلان يوجهه إلى المطالب. ويجوز تمديد هذه الفترة مرة أخرى بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.

## ١- الاختلاف عن قواعد لاهاي-فيسي

٤٤- تتضمن قواعد لاهاي-فيسي (المادة ٣ (٦)) وقواعد هامبورغ (المادة ٢٠ (٤)) حكماً يمكن الأطراف من تمديد فترة التقادم. ولكن يوجد اختلاف طفيف بينهما. ومشروع النص الحالي مطابق أساساً للحكم الوارد في الأخيرة. ويكمن هذا الاختلاف فيما يلي: أولاً، تشترط قواعد هامبورغ وجود "إعلان" في حين تشترط قواعد لاهاي-فيسي وجود "اتفاق"؛ ثانياً، يمكن السماح بتمديد فترة التقادم حتى بعد انقضاء المهلة الزمنية المحددة في قواعد لاهاي-فيسي، بينما من الواضح أن المشروع الحالي وقواعد هامبورغ لا يسمحان بتلك الإمكانية.

٤٥- وفي الرد على الاستبيان غير الرسمي، أبدت معظم الوفود المحيية إثارتها "الإعلان" على "الاتفاق"، بينما اتخذت بعض الوفود الرأي المعاكس. واقترح أحد الوفود جعل التمديد بعد انقضاء المهلة الزمنية أمراً ممكناً.

## ٢- مقتضيات الشكل

٤٦- ينص مشروع المادة ٣ على مقتضيات الشكل المتعلقة بالإعلان الصادر بموجب مشروع المادة ٧١. ورغم أن المعاملة هي ذاتها في المادة ٢٠ (٤) من قواعد هامبورغ، فيمكن التساؤل عما إذا كانت متسقة مع معاملة الاتفاق المتعلق بالولاية القضائية (الاختصاص) بعد نشوء النزاع (مشروع المادة ٨١، بصيغته الواردة في الفقرة ٧٣ من الوثيقة A/CN.9/591).<sup>(11)</sup> وردا على الاستبيان غير الرسمي، رأت معظم الوفود المحيية أن مقتضيات الشكل المنصوص عليها في مشروع الاتفاقية الحالي هي مناسبة، بينما رأى أحد الوفود أن الإعلان الشفوي قد يكون كافياً.

(11) أقرّ بعدم لزوم مقتضيات الشكل في المادة ٨١. انظر الفقرات ٦١ و٦٢ و٦٤ من الوثيقة A/CN.9/591.

## هاء- مشروع المادة ٧٢

٤٧- ينص مشروع المادة ٧٢ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

### المادة ٧٢- دعوى التعويض

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يرفع دعوى تعويض حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩، إذا رفعت دعوى التعويض في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

(ب) الخيار ألف للفقرة (ب)

٩٠ يوما، تبدأ من اليوم الذي يكون فيه رافع دعوى التعويض:

١٠٠ ' قد سوى المطالبة؛ أو

٢٠٠ ' قد أبلغ بالإجراءات المتعلقة بالدعوى المرفوعة عليه.

الخيار باء للفقرة (ب)

٩٠ يوما تبدأ من اليوم

١٠٠ ' الذي يسوي فيه رافع دعوى التعويض المطالبة؛ أو

٢٠٠ ' الذي يصدر فيه حكم نهائي لا يجوز استئنافه تجاه رافع دعوى التعويض.

٤٨- ينص مشروع المادة ٧٢ على تمديد الفترة الزمنية فيما يتعلق برفع دعاوى الرجوع. وهذه القاعدة الخاصة بضرورة لكي تكفل، على سبيل المثال، أن يكون لدى الناقل متسع من الوقت لرفع دعوى ضد الناقل الفرعي عندما تكون الدعوى ضد الناقل قد رفعت قبيل انقضاء الفترة الزمنية مباشرة. وتوجد قاعدة مماثلة في كلتا قواعد لاهاي-فيسي (المادة ٣ (٦ مكررا)) وقواعد هامبورغ (المادة ٢٠ (٥)).

٤٩- وأيدت جميع الردود على الاستبيان غير الرسمي المضمون الأساسي لهذا الحكم. بيد أن أحد الوفود الموجبة رأى من الضروري أن تشمل هذه المادة الحالات التي يطلب فيها



الشاحن التعويض من الناقل بعد أن يكون المرسل إليه حمّله المسؤولية وفقا للعقد الأساسي المُبرم بين الشاحن والمرسل إليه.

٥٠- ويوجد خياران لمشروع الفقرة (ب) ينصّان على تاريخين مختلفين لفترة الـ ٩٠ يوما الإضافية. فالخيار ألف ينص أساسا على ذات القاعدة التي تنص عليها قواعد لاهاي-فيسي وقواعد هامبورغ. أما الخيار باء، وهو قاعدة جديدة، فقد أدرج استنادا إلى ما أُعرب عنه في الدورة الحادية عشرة للفريق العامل من أنه لا يمكن، في بعض بلدان القانون المدني، بدء دعوى التعويض إلا بعد صدور الحكم النهائي في القضية (الفقرة ١٧٦ من الوثيقة A/CN.9/526).

٥١- وآثرت معظم الردود على الاستبيان غير الرسمي الخيار ألف، بينما أيدت بعض الردود الخيار باء. وأكد أحد المندوبين أنه في حال الأخذ بالخيار باء، فإن الطرف الثالث ألف المطالب بالتعويض قد لا يتسنى الاتصال به لسنوات عديدة بعد وقوع الحادث، وأنّ العديد من الأشياء، بما في ذلك الأدلة والشهود وما استوعبته الذاكرة، سيُفقد خلال هذه الفترة. وأشار أيضا إلى أنه على الرغم من أنّ الخيار باء إنما وُضع لتبديد قلق بعض بلدان القانون المدني التي لا يمكن رفع دعاوى التعويض فيها إلا بعد صدور الحكم النهائي في القضية، فإن الفقرة (أ) من مشروع المادة ٧٢ توفر حماية كافية.

## واو- مشروع المادة ٧٣

٥٢- ينص مشروع المادة ٧٣ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

### المادة ٧٣- المطالبات المضادة

يجوز للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية أن يقدم مطالبة مضادة حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩ إذا رفعت في غضون ٩٠ يوما تبدأ من اليوم الذي يُبلغ فيه مقدم المطالبة المضادة بإجراءات الدعوى المرفوعة عليه.

٥٣- يستند هذا الحكم إلى الاقتراح الذي أبدي في الدورة الحادية عشرة للفريق العامل بأن ينطبق على المطالبات المضادة نفس الاعتبار المنطبق على دعاوى الرجوع (انظر الفقرة ١٧٧ من الوثيقة A/CN.9/526). وتضمّن الاستبيان غير الرسمي سؤالا عما إذا كان ينبغي لمشروع الاتفاقية أن يتناول مسألة المطالبات المضادة وعما إذا كان المشروع الحالي مناسباً لهذا الغرض. واقترحت بعض الردود حذف مشروع هذه المادة. وتساءل أحد الوفود عما إذا كانت هناك مطالبة مضادة تستحق التمديد بمقتضى هذا الحكم. ورأت وفود مجيبة أخرى أن هذا الحكم ضروري وأعربت عن تأييدها الأساسي لمشروع النص الحالي.

٥٤- وأُبديت الاقتراحات الصياغية التالية: أولاً، لاحظ أحد الوفود المُجيبة أنّ عبارة "يجوز ... أن يقدم مطالبة مضادة" تثير بعض الشكوك فيما إذا كان ينبغي تقديم المطالبة المضادة في الإجراءات نفسها أم في إجراءات منفصلة، واقترح أن يُوضَّح النص أن الحالة الأولى هي الواجبة. وثانياً، اقترح إضافة عبارة "أو في غضون الفترة الأطول التي يسمح بها قانون المحكمة" في نهاية الجملة لأنه في بعض الولايات القضائية لا يمكن تقديم مطالبة مضادة إلا وقت المثول أمام المحكمة، ويمكن أن تكون الفترة الفاصلة بين تبليغ الإجراء والمثول أمام المحكمة أكثر من ٩٠ يوماً. وأخيراً أثير سؤال يتعلق بنطاق المادة. واقترح أحد الوفود أن يقتصر نطاق مشروع المادة ٧٣ على المطالبات المضادة التي تُقدَّم بغرض المقاصة. ولاحظ وفد آخر أن المشروع الحالي يبدو واسع النطاق وأنه ينبغي إدراج شرط إضافي يحد من نطاق المطالبة المضادة. واقترح إضافة النص التالي:

تقادم المطالبة لا يعني سقوط الحق في تقديم مطالبة مضادة، شريطة أن تكون المطالبة المراد رفع المطالبة المضادة على أساسها ناشئة من السياق القانوني ذاته الذي نشأت منه المطالبة التي سقطت بالتقادم وأن تكون قد نشأت قبل سقوط هذه المطالبة بالتقادم.

## زاي- مشروع المادة ٧٤

٥٥- ينص مشروع المادة ٧٤ بصيغته الواردة في الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.56 على ما يلي:

المادة ٧٤- رفع الدعاوى على مستأجر السفينة عارية

[إذا فنّد صاحب السفينة المسجّل افتراض كونه هو الناقل بمقتضى المادة ٤٠ (٣)، جاز رفع دعوى على مستأجر السفينة عارية حتى بعد انقضاء الفترة المشار إليها في المادة ٦٩، إذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

(أ) الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي تُستهل فيها الإجراءات؛ أو

(ب) ٩٠ يوماً، تبدأ من اليوم الذي يقوم فيه المالك المسجّل

١٠٠ بإثبات أن السفينة كانت مستأجرة عارية وقت النقل؛ و]

[٢٠٠ بتحديد هوية مستأجر السفينة عارية على نحو واف].

٥٦- يعالج مشروع هذه المادة القلق من احتمال انقضاء فترة التقادم قبل أن يُحدد المطالب هوية مستأجر السفينة عارية الذي هو "الناقل" المسؤول. بمقتضى مشروع المادة ٤٠ (٣). ولكن مسألة ما إذا كان ينبغي حذف المادة ٤٠ (٣) أو الاحتفاظ بها لا تزال معلقة، وإذا قرّر الفريق العامل حذفها، فينبغي عندئذ حذف هذه المادة أيضا.

٥٧- وسأل الاستبيان غير الرسمي عما إذا كان مشروع المادة ٧٤ مقبولا، مفترضاً أن مشروع المادة ٤٠ (٣) باقٍ في النص. وأيدت بعض الوفود مضمون مشروع المادة ٧٤، في حين اعترض البعض الآخر عليه. واقترح أحد المندوبين النص الجديد التالي، مفترضاً أن مشروع المادة ٤٠ (٣) ستعاد صياغته على النحو المقترح في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/WG.III/WP.70:

"إذا لم تُبين تفاصيل العقد اسم الناقل وعنوانه، وطلب المدعي من المالك المسجّل أن يحدد هوية الناقل على النحو الصحيح،

(أ) جاز رفع دعوى ضد المالك المسجّل في غضون ٩٠ يوما تبدأ من التاريخ الذي قُدّم فيه طلب تحديد هوية الناقل؛ و

(ب) جاز رفع دعوى ضد الناقل في غضون ٩٠ يوما تبدأ من التاريخ الذي حدّد فيه المالك المسجّل هوية الناقل على النحو الصحيح."

## حاء- إمكانية إضافة مادة بشأن نقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢)

٥٨- اقترح في الدورة السادسة عشرة للفريق العامل أن ينص مشروع الاتفاقية على كيفية معاملة فترة التقادم في رفع الدعاوى فيما يتعلق بنقل الدعاوى وفقاً لمشروع المادة ٨٠ (٢) (انظر الفقرة ٥٧ من الوثيقة A/CN.9/591).

٥٩- ولكن من المشكوك فيه أن يكون من الضروري إدراج قاعدة خاصة لمعالجة هذه الحالة. وقد سلّم عموماً بأنّ الدعوى النموذجية، التي يمكن نقلها بمقتضى المادة ٨٠ (٢)، هي دعوى إيضاحية لنفي مسؤولية الناقل ولا تشمل الدعاوى "المشروعة" ضد الشاحن، كالادّعاء بالمسؤولية في إطار الفصل ٨ (انظر الفقرات ٥٧-٥٩ من الوثيقة A/CN.9/591). ولنفترض أن الناقل رفع دعوى إيضاحية بعدم المسؤولية ضد المرسل إليه قبل انقضاء المهلة الزمنية وطلب المرسل إليه نقل الدعوى. ثم قام الناقل برفع دعوى جديدة في محكمة أخرى محددة في مشروع المادة ٧٥ أو ٧٧ بعد انقضاء المهلة الزمنية. فهل يريد الناقل تمديد فترة التقادم في هذه الحالة؟ ومن غير الواضح أيضاً ما إذا كان متعهد الشحن يستحق التمديد، إذ

أنه كان بمقدوره رفع دعوى ضد الناقل في أي وقت من الأوقات في المحكمة المحددة في مشروع المادة ٧٥ أو ٧٧. ويبدو من الضروري النظر بتأن في مسألة ما إذا كان ينبغي لأي طرف أن تكون له مصلحة مشروعة في تمديد فترة التقادم فيما يتصل بمشروع المادة ٨٠ (٢).

٦٠- وسأل الاستبيان غير الرسمي عما إذا كان من الضروري إدراج قاعدة خاصة فيما يتعلق بنقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢) وماذا ينبغي أن تنص عليه هذه القاعدة الخاصة. ورغم تحفظ بعض الوفود على موقفها، فإن العديد من الوفود المجيبة لم تر ضرورة لإدراج مثل هذا الحكم. وفي المقابل، أيد أحد الوفود صراحة المادة الإضافية بشأن نقل الدعاوى عملاً بمشروع المادة ٨٠ (٢). واقتُرح أن تمنح هذه المادة الناقل مهلة معقولة (٩٠ يوماً، على سبيل المثال) لكي يرفع في غضون ذلك دعوى أمام المحكمة المختصة التي يختارها متعهد الشحن.